

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**проекту постанови Кабінету Міністрів України**  
**«Питання реалізації пілотного проекту організації управління чергами**  
**автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску**  
**«Електронна черга перетину кордону»**

**I. Визначення проблеми**

Проект постанови Кабінету Міністрів України «Питання реалізації пілотного проекту організації управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску «Електронна черга перетину кордону» (далі – проект постанови) розроблено на виконання пункту 6 доручення Прем'єр-міністра України Д. Шмигала від 20 травня 2020 року № 20394/1/1-20 до листа Президента України від 15.05.2020 № 01-01/299 щодо забезпечення впровадження електронної черги в пункті пропуску через державний кордон України «Ужгород» та «Чоп» (далі - АПП).

Метою прийняття проекту постанови є комплексне правове регулювання правовідносин, що виникають у зв'язку зі створенням сервісу спрямованого на забезпечення:

- 1) прогнозованого часу перетину кордону – управління чергами перед АПП;
- 2) усунення черги автотранспорту з автодоріг перед пунктами пропуску – улаштування зон очікування;
- 3) формування джерела фінансування розвитку та утримання прикордонної інфраструктури перетину кордону в АПП.

Черги транспортних засобів (далі - ТЗ) перед АПП є об'єктивним наслідком:

по-перше, відсутності можливості логістичної диверсифікації транспортного потоку між достатньою кількістю автомобільних пунктів пропуску з сусідніми країнами;

по-друге, аритмічними характеристиками обсягу транспортного потоку, що перетинає кордон, у межах того чи іншого періоду часу: доба, тиждень (вихідні та святкові дні), рік (зимові та літні канікули, різдвяні та пасхальні свята, тощо).

І якщо першу проблему можна вирішити за рахунок збільшення кількості АПП то друга залишатиметься доти доки здійснюватимуться контрольні процедури компетентними органами на державному кордоні.

Ключовим параметром функціонування будь якого АПП є:

- 1) динаміка фактичної кількості ТЗ, що перетинає кордон у АПП;
- 2) проектна пропускна здатність АПП за добу;
- 3) ритмічність роботи АПП;

Зокрема, у Закарпатській області з 2014 до 2019 року спостерігалася стала тенденція до зростання кількості громадян, транспортних засобів та товарів, що перетинають державний кордон. Зокрема, по вантажівках – на 32%, по легковиках – на 11%, автобусів - майже на 103 %, громадян – на 39,5%.

У зв'язку із збільшенням транспортного потоку, збільшується й навантаження на роботу АПП відносно їх проектної пропускної здатності.

Проте, проектна пропускна спроможність наявних АПП відображає лише умови їхньої ідеальної, ритмічної та рівномірної роботи. Насправді ж вони працюють аритмічно: у святкові та вихідні дні, період літніх відпусток пікові навантаження призводять до того, що, наприклад, туристи чекають на перетин кордону, в кращому разі дві, в найгіршому – 12 годин, вантажівки – 2 – 8 діб.

Зокрема перед АПП «Ужгород» на кордоні зі Словаччиною та «Чоп (Тиса)» на кордоні з Угорщиною, систематично виникають черги із 70 – 160 вантажівок протяжністю близько 2 кілометрів. В окремі періоди черги формуються із близько 500 вантажівок на ділянках міжнародних автомобільних доріг протяжністю 8 – 10 кілометрів.

Аналогічна ситуація складається й у АПП «Дякове» на кордоні з Румунією, де в силу менших транспортних потоків вантажівок такі черги формуються із близько 200 автомобілів. В окремі періоди щільність та місце формування черги вантажівок, перешкоджає елементарному виїзду з особистих помешкань громадян двох прилеглих сіл, які розташовані біля дороги. Зазначене обумовлює перекриття останніми руху автомобілів міжнародною дорогою з метою привернення уваги влади до проблеми та необхідність її вирішення.

Зазначене дозволяє констатувати, що наявний стан дорожньої та прикордонної інфраструктури вже не відповідає існуючим транспортним транскордонним потокам, що призводить до існування ряду негативних наслідків:

- 1) накопичення автомобілів на під'їзних шляхах перед та у АПП;
- 2) фактичне перевищення проектної добової пропускної здатності АПП та перетворення їх з місця перетину кордону та здійснення контрольних процедур на стоянки автомобілів;
- 3) багатогодинні чи/та кількадевні черги й неможливість прогнозування часу перетину кордону;
- 4) невиконання суб'єктами ЗЕД зобов'язань перед іноземним контрагентами, що зумовлює репутаційні та фінансові втрати пов'язані зі штрафними санкціями за зовнішньоекономічними договорами. Особливо чутливими до ритмічності роботи АПП є суб'єкти ЗЕД, що працюють з давальницькою сировиною;
- 5) виникнення збитків суб'єктів ЗЕД пов'язаних із простоем ТЗ (заробітна плата водіїв, вилучення ТЗ на час простою у черзі із господарської діяльності) та неналежною експлуатацією ТЗ;
- 6) формування нелегального ринку продажу місць у живій черзі ТЗ перед АПП та практики сприяння службовими особами позачергового проїзду автомобілів через АПП;
- 7) блокування вантажівками нормального процесу життєдіяльності населення прикордонних територій;
- 8) значне забруднення населених пунктів та придорожньої інфраструктури; суттєве погіршення санітарних умов на ділянках

- міжнародних доріг перед АПП; збільшення видатків на усунення стихійних смітників, забруднення придорожньої території;
- 9) суттєве зростання небезпеки виникнення ДТП;
  - 10) погіршення криміногенного стану придорожньої та прикордонної території;
  - 11) системна руйнація дорожнього покриття перед та у АПП та населених пунктів;
  - 12) періодичні спалахи об'єктивного соціального невдоволення населення прикордонних регіонів.

Прийняття постанови спрямоване на проведення пілотного проєкту організації управління чергами вантажного автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску, зокрема «Ужгород» на кордоні зі Словаччиною та «Чоп (Тиса)» на кордоні з Угорщиною. Проєкт постанови встановлює порядок залучення до пілотного проєкту й інших автомобільних пунктів припуску. За підсумками його реалізації передбачено імплементацію до національного законодавства необхідних правових механізмів для поширення відповідної системи управління чергами й на особисті транспортні засоби.

Проєкт постанови базується на рекомендованій Всесвітньою митною організацією практиці вирішення проблематики черг перед АПП та аналізі правового регулювання й практичного функціонування відповідного сервісу в Естонії з 2011, Литві з 2013, Фінляндії з 2014, Білорусії з 2016.

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	Так	
Держава	Так	
Суб'єкти господарювання*	Так	

*\*питому вагу суб'єктів малого підприємництва вказати неможливо оскільки проблема однаково впливає на всіх суб'єктів господарювання незалежно від рівня доходу.*

Проблема не може бути вирішена за допомогою ринкових механізмів, оскільки території перед АПП є контрольованими прикордонними районами, спеціальний правовий режим яких встановлюється Законом України від 4 листопада 1991 року № 1777-ХІІ «Про державний кордон України». Національне законодавство містить лише механізми спрямовані на реагування компетентних органів на чергу автотранспорту перед АПП яка вже виникла, й не містить жодних приписів спрямованих на її запобігання чи управління.

Також, національне законодавство не містить правових механізмів, які б регламентували інтеграцію до процедури перетину кордону інфраструктуру перед АПП де створені належні умови для очікування часу перетину кордону. Зазначене зумовлює низький рівень використання, навіть наявних ресурсів, для запобігання накопичення автотранспорту на під'їзних дорогах до АПП, а також правову невизначеність функціонування такої інфраструктури перед АПП.

Об'єктивна зручність використання інфраструктури перед АПП, де суб'єктами господарювання створені всі необхідні умови для очікування

громадянами та вантажівками перетину кордону, повною мірою нівелюється фактичним пропуском автомобілів у АПП з проїжджої частини автомобільного шляху у порядку живої черги, що формується перед АПП.

## **II. Цілі державного регулювання**

Проект постанови затверджує Порядок реалізації пілотного проекту «Електронна черга перетину кордону» (далі - пілотний проект), яким визначається суб'єкти та умови його реалізації, заходи по створенню системи (сервісу) управління чергами автотранспорту перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску, засади його функціонування, а саме:

- 1) реалізація пілотного проекту в рамках проекту міжнародної технічної допомоги та його поширення на вантажні автомобілі, а за наявності відповідних умов й на інші категорії автомобільних транспортних засобів.
- 2) правовий статус електронної черги (сервісу), як комплексної системи управління чергами автотранспорту перед автомобільними пунктами пропуску;
- 3) інтеграція до процесу перетину кордону інфраструктури перед пунктами пропуску, облаштованої для очікування громадянами та автотранспортом часу перетину кордону: ділянки паркування автотранспорту; зони очікування; автомобільні сервісні зони; автотермінали тощо;
- 4) правовий статус та розпорядження інформацією яка утворюється у рамках функціонування електронної черги;
- 5) встановлення фіксованої плати за використання сервісу електронної черги та обов'язкового комплексу послуг, що надається користувачам у рамках його функціонування;
- 6) визначення частки та порядку розподілу плати за використання сервісу електронної черги між:
  - балансоутримувачами АПП на спеціальний рахунок, що має цільове призначення – фінансування капітальних видатків та утримання прикордонної інфраструктури;
  - власниками чи користувачами зон очікування перед АПП, які забезпечують належні умови очікування перетину кордону;
  - оператором сервісу, який забезпечує функціонування системи в цілому;
- 7) дії всіх суб'єктів по реалізації пілотного проекту та засади їх взаємодії:
  - центральних та територіальних органів державної влади;
  - користувачів сервісу;
  - власників (користувачів) територій зон очікування;
  - оператора сервісу.

Ціллю прошового регулювання проекту постанови є вирішення загальнодержавної проблеми черг автотранспорту перед АПП шляхом:

- 1) комплексного правового регулювання процесу організації та функціонування системи управління чергами автотранспорту перед АПП;
- 2) створення сервісу прогнозованого перетину кордону;

3) інтеграції до процедури перетину кордону інфраструктури перед пунктами пропуску де створені належні умови для очікування автомобілями часу перетину кордону;

4) повної ліквідації таких соціально-економічних явищ як:

- черги автотранспорту на під'їзних шляхах до АПП;
- корупційної дискреції черговості перетину кордону автотранспортом;

5) суттєве покращення криміногенної, санітарної та екологічної ситуації прикордонних територій.

### III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

#### 1. Визначення альтернативних способів

Під час розробки проєкту постанови було розглянуто такі альтернативні способи досягнення визначених цілей державного регулювання:

Вид альтернативи	Опис альтернативи
<p>Альтернатива 1 Прийняття проєкту постанови</p>	<p>Прийняття проєкту постанови передбачає комплексне регулювання правовідносин, що виникають у зв'язку з перетином кордону із застосуванням системи (сервісу) управління чергами: бронювання користувачем засобами сервісу місця в електронній черзі очікування перетину державного кордону;</p> <p>прибуття транспортного засобу до зони очікування з автоматичною фіксацією сервісом факту прибуття;</p> <p>очікування виклику засобами сервісу на в'їзд транспортного засобу до автомобільного пункту пропуску;</p> <p>в'їзд транспортного на територію автомобільного пункту пропуску для проходження контрольних процедур для виїзду з території України з фіксацією засобами сервісу проходження всіх визначених законодавством видів контролю необхідних для виїзду транспортного засобу із пункту пропуску.</p> <p>Зазначений алгоритм дозволить скоротити час очікування вантажівками перетину державного кордону від кількох днів до кількох годин.</p> <p>Експортери отримають інструмент прогнозованого та гарантованого часу перетину кордону.</p>
<p>Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону</p>	<p>На відміну від країн, де функціонують системи управління чергами автотранспорту перед АПП, у національному законодавстві відсутні правові механізми, які регламентують електронну чергу. Зазначене обумовлює необхідність внесення змін до цілої низки законодавчих та підзаконних нормативних актів, якими регулюються правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином кордону. До таких зокрема належить:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Закон України від 04.11.1991 № 1777-ХІІ «Про державний кордон України»;</li> <li>- Митний кодекс України;</li> <li>- Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників»</li> </ul>

	<p>і товарів, що переміщуються ними»;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Постанова Кабінету Міністрів України від 18.08.2010 № 751 «Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю».</li> <li>– наказ Адміністрації Державної прикордонної служби України від 31.08.2009 № 643 «Про затвердження Положення про зону сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон для міжнародного та міждержавного автомобільного сполучення»</li> <li>– наказ Міністерства внутрішніх справ від 16.02.2017 № 128, зареєстрований Мінюстом 14.03.2017 за № 346/30214, затверджено Інструкцію про порядок взаємодії між посадовими особами підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в місцях значного скупчення транспортних засобів перед пунктами пропуску через державний кордон України (далі – Інструкція).</li> </ul> <p>Слід врахувати й той чинник, що механічна імплементація правових конструкцій, що регламентують електронну чергу в країнах де система успішно функціонує, без наявності будь-якого практичного досвіду її функціонування в Україні, несе ризик неврахування потенційних національних особливостей, а відтак й недостатню якість та ефективність правового регулювання.</p>
<p>Альтернатива 3 Відсутність регулювання</p>	<p>Відсутність регулювання передбачає залишення існуючого стану справ та погіршення ситуації за умови збільшення транскордонного переміщення автотранспорту. Зазначене спостерігалось упродовж 2016 – 2019 років.</p> <p>Зважаючи на відсутність диверсифікації місць перетину кордону й тривалий період часу необхідний для будівництва нових АПП для збільшення пропускної здатності державного кордону з країнами ЄС, продовжуватиме мати місце ситуація:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>безальтернативного очікування вантажівок в живій черзі перед АПП по кілька днів;</li> <li>відсутності будь-якого прогнозу часу перетину кордону вантажівками та існування нелегального ринку торгівлі місцями в черзі;</li> <li>існування чинників постійної генерації негативних явищ у криміногенній, екологічній та санітарній сфері територій перед АПП.</li> </ul> <p>Відсутність прогнозованого часу перетину кордону для підприємств, що здійснюють операції з давальницькою сировиною, де АПП є фактично елементом технологічного процесу, матиме наслідком суттєве зменшення інвестиційної привабливості розташування таких підприємств у Україні, а в окремих випадках і перенесення вже існуючих підприємств до інших країн, а відтак й втрати тисячі робочих місць.</p>

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

### 2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1 Прийняття проекту постанови</p>	<p>Прийняття проекту постанови матиме значні вигоди у сфері реалізації компетенції центральними, територіальними органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування. Зокрема:</p> <p><b>1) регіональний рівень:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- усунення вантажівок з проїжджої частини автошляхів перед АПП;</li> <li>- підвищення безпеки на автошляхах, зменшення ризиків ДТП;</li> <li>- виключення передумови корупційних, кримінальних й адміністративних правопорушень зумовлених чергами вантажівок;</li> <li>- стимулювання малого та середнього підприємництва сфери обслуговування;</li> <li>- поліпшення умов навколишнього середовища і санітарного стану в прикордонній зоні.</li> </ul> <p><b>2) загальнодержавний рівень:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ліквідація чорного ринку продажу місць в черзі перетину кордону та корупційної дискреції при визначенні черговості перетину кордону автотранспортом;</li> <li>- звуження сегменту тіньової економіки;</li> <li>- отримання попередніх даних про осіб і вантажі на експорт - новий комплексний інструмент аналізу ризику для запобігання злочинам, зокрема й економічним;</li> <li>- <b>створення системного механізму фінансування прикордонної інфраструктури;</b></li> <li>- збільшення надходжень до спеціального фонду Державного бюджету за рахунок частки оплати за використання сервісу, що зараховується на спеціальний рахунок балансоутримувача АПП у рамках МТД*;</li> <li>- збільшення надходжень до загального фонду Державного бюджету та місцевих бюджетів за рахунок податків з господарської діяльності</li> </ul>	<p>Додаткові витрати відсутні.</p> <p>Порядок проведення пілотного проекту передбачає:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) залучення ресурсів у рамках проекту міжнародної технічної допомоги для створення засобів системи (сервісу) управління чергами автотранспорту перед АПП;</li> <li>2) функціонування системи за рахунок фіксованої плати за користування системою при бронюванні місця в черзі кожної вантажівки.</li> </ol> <p>Прийняття проекту постанови не призведе до збільшення витрат органів державної влади пов'язаних із функціонуванням АПП та створення системи управління чергами перетину кордону.</p> <p>Фактично проектом постанови впроваджується модель, згідно з якою держава за допомогою правового регулювання встановлює правові механізми для залучення до побудови системи управління чергами недержавних суб'єктів та ресурсів, у тому числі й фінансових.</p>

	<p>суб'єктів господарювання: оператора сервісу, власників, користувачів зон очікування, суб'єктів господарювання у сфері обслуговування та торгівлі, що будуть здійснювати свою діяльність у зонах очікування*;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- розширення сфери залучення інвестицій, у тому числі міжнародних, а також ресурсів МТД;</li> <li>- формування нової системної та структурованої платформи для створення робочих місць й стимулювання розвитку сфери обслуговування;</li> <li>- об'єктивний моніторинг перетину кордону від моменту реєстрації у черзі до моменту виїзду за межі території України.</li> </ul>	
<p>Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону</p>	<p>Залежно від змісту норм внесених до законодавства з метою імплементації міжнародного досвіду організації управління чергами можливо досягнути вигод визначені Альтернативою 1.</p>	<p>Залежно від змісту внесених до законодавства змін існує ймовірність фінансування видатків на створення та функціонування системи управління чергами за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів.</p> <p>Зважаючи на час необхідний для внесення змін до законодавства, існує ризик збереження видатків органів державної влади пов'язаних з чергами перед АПП протягом тривалого періоду.</p>
<p>Альтернатива 3 Відсутність регулювання</p>	<p>Відсутність регулювання означає залишення існуючого стану справ, що не передбачає жодних вигод для держави.</p>	<p>Відсутність регулювання означає збереження status quo.</p> <p>Втрати від існування тіньового ринку продажу місць у живій черзі та побутової корупції при визначені послідовності перетину АПП.</p> <p>Втрата інвестиційної привабливості прикордонних регіонів, згорання роботи</p>



		<p>іноземних підприємств; втрата робочих місць.</p> <p>Збереження та зростання витрат на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ліквідацію наслідків утворення стихійних смітників, та благоустрій придорожньої території;</li> <li>- відновлення зруйнованого дорожнього полотна міжнародних автошляхів;</li> <li>- залучення ресурсів МВС та Держприкордонслужби для регулювання черги перед АПП відповідно до діючої Інструкції.</li> </ul>
--	--	---

*\*Функціонування упродовж реалізації пілотного проекту системи управління чергами автотранспорту лише перед АПП «Ужгород» та «Чоп (Тиса)», згідно з порядком затвердженим проектом постанови, дозволить акумулювати кошти для розбудови та утримання інфраструктури АПП у розмірі 1 млн. 793 тис. Євро. Розрахунки наводяться нижче.*

## 2.2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян\*

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Прийняття проекту постанови	<p>Прийняття проекту постанови дозволить створити для водіїв, що здійснюють міжнародні комерційні перевезення, належні, безпечні і здорові умови праці гарантовані ст. 43 Конституції України.</p> <p>Через характер виконуваної роботи відповідна сфера прав людини і громадянина поза сферою обов'язків роботодавця й визначаються (зумовлена) наявною прикордонною інфраструктурою, завантаженістю роботи АПП, загальним станом правопорядку прикордонної території. Зазначене належить до компетенції центральних, територіальних органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування.</p> <p>Передбачена порядком реалізації пілотного проекту інтеграція до процедури перетинку кордону інфраструктури зон очікування,</p>	<p>Додаткові витрати відсутні.</p> <p>На час дії пілотного проекту порядок перетину кордону громадянами, що переміщуються в особистих ТЗ – не зміниться.</p> <p>Водії вантажівок не нестимуть додаткових витрат, оскільки фіксований платіж сплачується при бронюванні часу перетину кордону ТЗ, що переміщуються з комерційною метою. Таким чином фіксований платіж є частиною господарських видатків суб'єкта господарювання, а не особисті видатки громадян.</p>

	<p>дозволить унеможливити практику очікування перетину кордону на під'їзних до АПП шляхах, де відсутня інфраструктура необхідна для стоянки ТЗ упродовж тривалого часу (до 12 днів).</p> <p>Зони очікування перед АПП забезпечать:</p> <p>1) чітке планування водієм своєї роботи (дотримання режиму руху та відпочинку при міжнародних перевезеннях) та скорочення часу для перетину кордону до кількох годин;</p> <p>2) упродовж періоду очікування перетину кордону:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ охорону ТЗ та вантажів;</li> <li>✓ належні санітарно-побутові умови (душ, туалет, харчування тощо);</li> <li>✓ виключать непоодинокі випадки крадіжок палива з ТЗ та товарів; проявів хуліганства та фізичного насилля між водіями зумовлених морально-психологічним виснаженням за час тривалого очікування та невдоволенням слідування вантажівок поза чергою.</li> </ul> <p>Накопичення практичного досвіду функціонування системи управління чергами автотранспорту та створення інфраструктури перед АПП для її ефективного поширення на транспортні засоби особистого користування.</p>	
<p>Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону</p>	<p>Залежно від змісту норм внесених до законодавства з метою імплементації міжнародного досвіду організації управління чергами можливо досягнути вигод визначені Альтернативою 1</p>	<p>Зважаючи на час необхідний для внесення змін до законодавства, існує ризик збереження видатків громадян пов'язаних з чергами перед АПП протягом тривалого періоду.</p>
<p>Альтернатива 3 Відсутність регулювання</p>	<p>Відсутність регулювання означає залишення існуючого стану справ, що не передбачає жодних вигод для громадян.</p>	<p>Збереження видатків громадян пов'язаних з чергами перед АПП.</p>

*\* Порядок реалізації пілотного проекту «Електронна черга перетину кордону» передбачає створення системи управління чергами автотранспорту перед АПП, що здійснюють комерційні перевезення. Разом з тим відпрацьовані під час пілотного проекту*

технічні алгоритми, створені чи влаштовані інфраструктурні об'єкти та імplementовані упродовж третього року функціонування сервісу, до національного законодавства правові механізми, які на разі повністю відсутні, дозволять поширити дію системи управління чергами й на особисті транспортні засоби громадян, що здійснюють перетин кордону в приватних цілях.

### 2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Вказати питому вагу суб'єктів малого підприємництва неможливо, оскільки проблема однаково впливає на всіх суб'єктів господарювання незалежно від рівня доходу.

Також, проєкт постанови поширює свою дію на всі вантажівки, що перетинають державний кордон в АПП у напрямку виїзд з території України до суміжної країни. Відтак обрахунки можуть здійснюватися лише на підставі статистичних даних про кількість транспортних засобів, ідентифікацію приналежності яких до того чи іншого типу суб'єкта господарювання (великі, середні, малі, мікро) контролюючими органами, що здійснюють свої функції у АПП не здійснюється.

Разом з тим, оскільки пілотний проєкт реалізується на виконання доручення Прем'єр-міністра щодо забезпечення впровадження електронної черги в пункті пропуску через державний кордон України «Ужгород» та «Чоп» Закарпатської області, відповідні орієнтовні розрахунки можливо здійснити на підставі статистичних даних Закарпатської митниці Держмитслужби (далі - митниця) про кількість ТЗ, що виїхали з території України до країн ЄС через зазначені АПП.

#### ВИТРАТИ

**на одного\* суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта**

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	0.00	0.00
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	0.00	0.00
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	0.00	0.00
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	0.00	0.00

5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	0.00	0.00
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	0.00	0.00
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	0.00	0.00
8	Інше (уточнити), гривень**	12	60
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	12.00	60.00
10	Кількість суб'єктів господарювання*** великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	2924	
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	35088	175440

\* Оскільки проект постанови поширює свою дію на всі вантажні ТЗ незалежно від їх належності до того чи іншого суб'єкту господарювання чи країни реєстрації, розрахунок здійснюється на підставі витрат пов'язаних з одним вантажним ТЗ.

\*\*Проект постанови встановлює розмір фіксованого платежу в євро відповідно до існуючої практики розрахунку податків та зборів, які стягуються при переміщенні через кордон товарів та ТЗ.

\*\*\* За кількість суб'єктів господарювання прийнято кількість суб'єктів якими здійснено переміщення вантажних ТЗ через кордон у напрямку виїзд з території України у АПП "Ужгород". Зокрема у відповідному напрямку протягом 2019 року перетнуло кордон **46 723** вантажних ТЗ, що належать **2 924** суб'єктам господарювання, з яких:

- 1 795 – резиденти, що перебувають на обліку митних органів;
- 1 129 – нерезиденти, що не перебувають на обліку митниці.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Прийняття проекту постанови	<p>Прийняття проекту постанови матиме значні вигоди для суб'єктів господарювання через запровадження системи (сервісу) управління чергами перед АПП. У розрізі категорій суб'єктів господарювання за функціональною спрямованістю вигоди отримають:</p> <p><b>1) користувачі сервісу</b> - водії вантажних автомобільних транспортних засобів, а також представники суб'єктів ЗЕД, які здійснюють бронювання з метою митного оформлення вантажів та ТЗ для виїзду за кордон:</p>	<p>Прийняття проекту постанови призведе до витрат користувачів системи (сервісу) управління чергами у розмірі не більшому за 15 €/ТЗ, що виїжджає за межі території України.</p> <p>Проте відповідні затрати компенсуються* за рахунок економії коштів, що витрачаються у зв'язку з тривалим простоем вантажівки у чергах. Лише</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>передбачуваний час перетину кордону, скорочення часу простою вантажівок до кількох годин;</b></li> <li>- запровадження інструменту, що сприятиме виконанню українськими контрагентами своїх зобов'язань у сфері міжнародної торгівлі;</li> <li>- забезпечення належних умови перетину кордону - стоянка, туалет, душ, охорона, сервіс;</li> <li>- отримання інформації про час перетину кордону, зворотній зв'язок з оператором сервісу;</li> <li>- ефективне використання людського ресурсу, належна експлуатація та обслуговування вантажівок.</li> </ul> <p><b>2) власники або орендарі зон очікувань</b> - суб'єкти господарювання якому належить територія зони очікування на праві власності, оренди чи іншому праві користування:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>інтеграцію зон очікування до процедури преретину кордону;</b></li> <li>- прогнозовані параметри* свої господарської діяльності залежно від кількості місць для стоянки вантажівок та створених об'єктів сервісу та обслуговування користувачів системи управління чергами (душ, туалет, заклади харчування, авто мийки, станції технічного обслуговування, заклади торгівлі, тощо).</li> <li>- формування правового поля для залучення інвестицій, розширення сфери господарської діяльності та створення додаткових робочих місць.</li> </ul>	<p>один день простою призводить до збитків у розмірі 20 €, що сплачуються водію вантажівки за день роботи.</p> <p>Зміни до законодавства призведуть до витрат суб'єкта господарювання, які у кілька разів менші за їх втрати пов'язані з непрогнозованим часом перетином кордону.</p>
<p>Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону</p>	<p>Залежно від змісту норм внесених до законодавства з метою імплементації міжнародного досвіду організації управління чергами можливо досягнути вигод визначені Альтернативою 1</p>	<p>Зважаючи на час необхідний для внесення змін до законодавства, існує ризик збереження видатків громадян пов'язаних з чергами перед АПП протягом тривалого періоду.</p>
<p>Альтернатива 3</p>	<p>Відсутність регулювання означає залишення існуючого стану справ, що</p>	<p>Збереження видатків суб'єктів господарювання пов'язаних з:</p>

Відсутність регулювання	не передбачає жодних вигод для суб'єктів господарювання.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- простом вантажівок у чергах перед АПП (мін. 20 €/доба);</li> <li>- корупційними видатками для скорочення часу перетину кордону;</li> <li>- зі збитками від штрафних санкцій за несвоєчасне виконання чи невиконання зовнішньоекономічних договорів;</li> <li>- юридичними процедурами оскарження функціонування зон очікування перед АПП (судові позови та скарги перевізників до антимонопольного комітету).</li> </ul>
-------------------------	--	---

*\*За інформацією оператора системи управління чергами у Естонії, з початку реалізації проекту, час очікування авто різко скоротився, в середньому від 60 годин до приблизно 2 - 3 години, а перевізники почали щороку економити близько 5 млн. євро. Завдяки впровадженню ділянок очікування, автомобільні черги зникли з доріг, покращивши місцевий рух та безпеку.*

На прикладі статистичних даних про кількість транспортних засобів АПП «Ужгород» та «Чоп (Тиса)», що виїхали з території України, наявні підстави констатувати факт динамічних, а не сталих показників кількості ТЗ та суб'єктів господарювання на яких буде поширюватися дія проекту постанови.

Зокрема кількість пропусків вантажівок на виїзд з України у розрізі АПП становив:

Рік	Кількість вантажівок на виїзд з України	
	Чоп (Тиса)	Ужгород
2018	86 902	55 554
2019	86 076	46 723
Січень-липень	49 549	27 042

Зважаючи на такі чинники як:

- зниження у 2019 році по відношенню до 2018 року на 15% кількості вантажівок, що виїхали з території України через АПП «Ужгород»,
- динаміку вантажних автомобільних перевезень у 2015 – 2018 роках у зоні діяльності Закарпатської митниці,
- негативний вплив пандемії на світову економіку,

песимістичний прогноз динаміки відповідної кількості вантажівок на час дії пілотного проекту може варіюватися у наступних параметрах:

2020 до 2019 – **зменшення** кількості вантажівок на 15% ;

2021 до 2020 – **зростання** кількості вантажівок на 5%;

2022 до 2021 – **зростання** кількості вантажівок на 5%.

2023 до 2022 – зростання кількості вантажівок на 5%.

На сьогодні в Україні не існує та не існувало жодної легітимної системи (сервісу) управління чергами перетину кордону. Для визначення витрат на один транспортний засіб використано:

- ✓ відповідні вартісні показники використання сервісу в інших країнах, що варіюються від 5 до 16 €/ТЗ;
- ✓ вартісні показники базових послуг, що надається у сервісній зоні перед АПП «Чоп «Тиса» (зокрема 300 грн/доба – вартість послуги «користування сервісною зоною - автомобілем під індивідуальною охороною»);
- ✓ результати обговорення питання запровадження платного сервісу управління чергами за участі потенційних користувачів системи.

Відтак розмір плати за користування сервісом проектом постанови встановлюється на рівні:

- **15 €** при бронюванні місця в черзі оф-лайн після прибуття вантажівки до зони очікування за допомогою терміналу або оператора зони очікування;
- **12 €** при он-лайн бронюванні місця в черзі через web-сайт або у телефонному режимі.

За таких обставин сумарна кількість коштів, що буде сплачена користувачами сервісу у АПП «Ужгород» та «Чоп «Тиса» протягом дії пілотного проекту у 2021 – 2023 роках складатиме **4 млн. 484 тис. Євро**.

З вказаної суми, відповідно до встановленого проектом розподілу коштів:

**1 млн. 794 тис. Євро** – це кошти спеціального фонду державного бюджету, власні надходження балансоутримувача АПП: цільове призначення – капітальні видатки та утримання та розвиток інфраструктури АПП;

**2 млн. 690 тис. Євро** – результати господарської діяльності суб'єктів господарювання з яких сплачуються податки з доходів та податки за рахунок створених робочих місць СГ, які забезпечують функціонування сервісу та супутніх послуг.

#### IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1 Прийняття проекту постанови	4	Цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою, проблема більше існувати не буде
Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону	2	Цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті частково, проблема значно зменшиться.  Деякі важливі та критичні аспекти проблеми можуть залишатися невирішеними через ризики механічної імплементації правових конструкцій, які регламентують електронну чергу в країнах де система успішно функціонує, без наявності будь-якого практичного досвіду її функціонування в Україні.
Альтернатива 3 Відсутність регулювання	1	Не дозволяє досягнути поставлених цілей державного регулювання. Проблема черг перед АПП продовжує існувати.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Прийняття проекту постанови	Прийняття проекту постанови забезпечить: 1) комплексне правове регулювання процесу організації та функціонування системи управління чергами автотранспорту перед АПП; 2) створення сервісу прогнозованого перетину кордону; 3) інтеграцію до процедури перетину кордону інфраструктури перед пуантами пропуску де	Витрати відсутні.  Пілотний проект передбачає: 1) залучення ресурсів у рамках проекту міжнародної технічної допомоги для створення засобів системи (сервісу) управління чергами автотранспорту перед АПП; Залучення на початковому етапі пілотного проекту посадових осіб митних та прикордонних органів складатиме не більше 1 хв/на 1ТЗ для підтвердження	Є найбільш оптимальною серед запропонованих альтернатив, оскільки дає змогу досягнути поставлених цілей державного регулювання без залучення державних ресурсів.



	<p>створені належні умови для очікування автомобілями часу перетину кордону;</p> <p>4) повну ліквідацію таких соціально-економічних явищ як черги автотранспорту на під'їзних шляхах до АПП та корупційну дискрецію черговості перетину кордону автотранспортом;</p> <p>5) суттєве покращення криміногенної, санітарної та екологічної ситуації прикордонних територій;</p> <p>6) формування системних джерел фінансування розвитку та утримання інфраструктури АПП ;</p> <p>7) збільшення дохідної частини спеціального та загального фонду Державного бюджету; місцевих бюджетів;</p> <p>8) зростання інвестиційної привабливості прикордонних регіонів.</p> <p>9) створення нових робочих місць.</p>	<p>проходження ТЗ відповідного етапу системи управління.</p> <p>2) функціонування системи за рахунок фіксованої плати суб'єктів ЗЕД (користувачі) за використання системи при бронюванні місця в черзі кожної вантажівки.</p> <p>Разом з тим витрати суб'єктів господарювання (користувачів сервісу) повною мірою компенсуватимуться за рахунок економії коштів від:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- відсутності простою ТЗ;</li> <li>- запобігання штрафних санкцій за зовнішньоекономічними договорами;</li> <li>- ліквідації корупційної складової перетину кордону.</li> </ul>	
<p>Альтернатива 2 Внесення змін до законів та підзаконних актів предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону</p>	<p>Залежно від змісту норм внесених до законодавства з метою імплементації міжнародного досвіду організації управління чергами можливо досягнути вигод визначені Альтернативою 1</p>	<p>Зважаючи на час необхідний для внесення змін до законодавства, існує ризик збереження видатків суб'єктів господарювання громадян та держави пов'язаних з чергами перед АПП протягом тривалого періоду часу.</p> <p>Також існують ризики додаткових витрат усіх суб'єктів правовідносин пов'язаних із перетином кордону, через відсутність</p>	<p>Потребує внесення змін до нормативних актів різної юридичної сили (закони, постанови Кабміну, відомчі накази), значна кількість суб'єктів їх видання об'єктивно вимагає тривалого часу</p>

		досвіду функціонування в Україні будь-якої системи управління чергами перед АПП, а відтак і виникнення колізій у правовому регулюванні відповідних відносин при внесенні змін до законодавства.	для забезпечення узгодженості внесених змін та якісного правового регулювання.
Альтернатива 3 Відсутність регулювання	Залишаючи діюче законодавство без змін, за обставин відсутності будь-якого правового регулювання системи управління чергами перед АПП, існуючий стан речей залишається незмінним.  Це означає відсутність будь-яких вигод для громадян, суб'єктів господарювання та держави.	Зберігається система за якої всі учасники правовідносин несуть ті чи інші витрати пов'язані з чергами автотранспорту перед АПП.  Відсутність правового регулювання та зростання динаміки транспортних потоків через АПП матиме наслідком лише зростання відповідних витрат.	Є найгіршою, оскільки на відміну від альтернатив 1 та 2 не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1 Прийняття проекту постанови  Забезпечує досягнення цілей державного регулювання	Повністю відповідає моделі функціонування системи управління автотранспортом перед АПП у країнах ЄС та рекомендованої ВМО.  Забезпечить оперативне вирішення проблеми упродовж кількох місяців.  Створить належні умови перетину кордону та виключить з цього процесу корупційну складову.  Забезпечить правову регламентацію окремого сегменту правовідносин.  Створить передумови для внесення якісних змін до законодавства.	Зовнішні чинники відсутні.
Альтернатива 2	Не забезпечить можливість оперативного вирішення проблематики черг автотранспорту	Зовнішні чинники відсутні.

<p>Внесення змін до законів та підзаконних актів предметом регулювання яких є правовідносини, що виникають у зв'язку з перетином державного кордону</p> <p>Спосіб оцінюється, як такий, що потребує тривалої процедури реалізації та координації роботи значної кількості ЦОВВ.</p> <p>Потребує вдосконалення шляхом закріплення за одним із ЦОВВ функції управління чергами перед АПП за прикладом країн ЄС</p>	<p>перед АПП через необхідність внесення змін до нормативних актів різної юридичної сили (закони, постанови Кабміну, відомчі накази) за різними процедурами розробки та прийняття.</p> <p>Процес розробки змін до законодавства об'єктивно ускладнюватиметься:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- відсутністю чіткої компетенції котрогось ЦОВВ у сфері організації системи управління чергами перед АПП*;</li> <li>- значною кількістю суб'єктів та різною процедурою видання нормативних актів (ВРУ, Кабмін, МВС, Мінфін та інші).</li> </ul> <p>Наявний високий ризик виникнення правових колізій при застосуванні змінених нормативних актів, прийнятих без урахування досвіду функціонування системи управління чергами у режимі пілотного проєкту.</p>	
<p>Альтернатива 3 Відсутність регулювання</p> <p>Спосіб оцінюється як неприйнятний</p>	<p>Не відповідає практиці вирішення проблематики черг перед АПП у країнах ЄС та рекомендаціям ВМО.</p>	<p>Зовнішні чинники відсутні.</p>

*\* Діюче законодавство містить лише положення щодо обов'язкової реакції підрозділів Держприкордонслужби та МВС на вже існуючу чергу.*

*Такі складові процесу управління чергами перетину кордону як:*

*«черговість заїзду транспортних засобів у пункти пропуску» та вжиття заходів реагування у випадках накопичення ТЗ перед пунктами пропуску – належить до компетенції підрозділів Державної прикордонної служби України та територіальних органів Національної поліції України;*

*«впровадження інформаційних систем та технологій» при переміщенні через митний кордон товарів та громадян – належить до компетенції митних органів;*

*«паркування ТЗ поза дорожньою мережею» у належно обладнаних зонах очікування перед пунктами пропуску - належить до сфери діяльності власників та користувачів відповідної інфраструктури. Наразі в Закарпатській області існують необхідні майданчики які перебувають у сфері управління Мінекономіки України та приватній власності.*

## **V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми**

### **5.1. Механізми дії регуляторного акта.**

Порядок реалізації пілотного проєкту, який затверджується проєктом постанови передбачає наступне.

### 1. Визначення низки дефініцій, зокрема:

електронна черга (сервіс) – це створена оператором сервісу комплексна система управління чергами автотранспорту перед автомобільними пунктами пропуску, що являє собою електронну систему адміністрування черги очікування, пріоритетної черги, та живої черги транспортних засобів, електронну базу даних, сукупність договірних зобов'язань, за допомогою яких здійснюється організація в'їзду транспортних засобів у автомобільні пунктів пропуску на державному кордоні, з метою виїзду їх з території України;

організація в'їзду автотранспорту до автомобільних пунктів пропуску через кордон - це бронювання автотранспорту в черзі очікування, очікування в цій черзі; використання зони очікування перед в'їздом на територію автомобільного пункту пропуску; направлення автотранспорту, що здійснюють рух у напрямку виїзду з території України у автомобільні пункти пропуску на державному кордоні.

черга очікування - електронна черга автотранспорту в базі даних сервісу, на підставі якої відбувається виклик та направлення транспортних засобів до автомобільного пункту пропуску та здійснення відповідно до вимог визначених законодавством видів контролю, при перетині транспортними засобами кордону України;

бронювання - придбання місця в черзі очікування засобами сервісу.

2. Встановлює модель функціонування системи управління чергами автотранспорту перед АПП - організацію в'їзду автотранспорту до автомобільних пунктів пропуску через кордон, що складається з наступних етапів:

бронювання користувачем засобами сервісу місця в електронній черзі очікування перетину державного кордону;

прибуття транспортного засобу до сервісної зони з автоматичною фіксацією сервісом факту прибуття;

очікування виклику засобами сервісу на в'їзд транспортного засобу до автомобільного пункту пропуску;

в'їзд транспортного на територію автомобільного пункту пропуску для проходження контрольних процедур для виїзду з території України з фіксацією засобами сервісу проходження всіх визначених законодавством видів контролю необхідних для виїзду транспортного засобу із пункту пропуску.

3. Визначає суб'єктів реалізації пілотного проекту та їх обов'язки. Зокрема такими суб'єктами є:

- Обласна державна адміністрація, в межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці якої діють автомобільні пункти пропуску;
- Міністерство внутрішніх справ;
- Адміністрація Державної прикордонної служби України;
- Державна митна служба України;
- територіальні органи Державної прикордонної служби України;
- територіальні органи Державної митної служби України;
- територіальні органи Міністерства внутрішніх справ відповідної адміністративної одиниці.

- оператор сервісу;
- суб'єкти господарювання - власники, орендарі зони очікування;
- користувачі сервісу.

Визначальним для функціонування системи управління чергами є обов'язок:

1) територіального органу Державної прикордонної служби України – здійснювати контроль в'їзду (прибуття) у пункт пропуску осіб, транспортних засобів спрямованих сервісом із зони очікування до автомобільного пункту пропуску у послідовності визначеній сервісом із використанням засобів сервісу а також забезпечувати відмову в'їзду (прибуття) у пункт пропуску осіб, транспортних засобів які не мають бронювання;

2) територіального органу Державної митної служби України – здійснювати митний контроль та оформлення транспортних засобів спрямованих сервісом із зони очікування до автомобільного пункту пропуску у послідовності визначеній сервісом, а також фіксацію засобами сервісу факту завершення здійснення митного контролю та оформлення та прийняття рішення згідно з вимогами законодавства;

3) користувачів сервісу – здійснення бронювання в черзі очікування та оплати фіксованого платежу за використання сервісу, а також в'їзду на територію АПП, для виїзду з території України, виключно на підставі виклику отриманого засобами сервісу управління чергами.

4) оператора сервісу – забезпечення створення та супровід функціонування системи управління чергами упродовж пілотного проєкту, та контроль якості сервісу у тому числі й зони очікування.

### *5.2. Організаційні заходи впровадження регуляторного акта в дію*

Для впровадження цього регуляторного акта в дію необхідно забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення в засобах масової інформації на офіційних веб-сайтах всіх суб'єктів реалізації пілотного проєкту та профільних громадських об'єднань.

Порядком проведення пілотного проєкту також передбачено обов'язки кожного суб'єкта, за виключенням користувачів сервісу, здійснювати систематичні заходи щодо інформування громадськості.

## **VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги**

Для впровадження та виконання вимог регуляторного акта органи виконавчої влади, суб'єкти господарювання та громадяни не нестимуть додаткових витрат.

Функції які здійснюватимуть центральні та територіальні органи державної влади для реалізації пілотного проєкту повною мірою належать до їх компетенції, а їх реалізація відбуватиметься в межах фінансування відповідних державних органів.

Частина заходів по реалізації пілотного проєкту, що здійснюється органами державної влади носить разовий та несистематичний характер. Час безпосередньої роботи посадових осіб територіальних органів держприкордонслужби та митних органів із системою управління чергами, за рахунок її автоматизації та відсутності необхідності внесення будь-яких відомостей про ТЗ, що перетинає кордон є незначним (до 1хв/1ТЗ) й не впливатиме на загальний час здійснення контрольних процедур стосовно ТЗ. Виходячи з розміру мінімальної заробітної плати встановленого з 01.09.2020, витрати пов'язані роботою посадових осіб митниці та держприкордон служби до 1хв/1ТЗ складатимуть не більше 0,49 грн.

Упродовж пілотного проєкту можливим є повна інтеграція та обмін даними між системою управління чергами та інформаційними системами митниці та прикордонними загонами у АПП. Зазначене повністю виключить необхідність оперативної взаємодії системи управління чергами з посадовими особами митниці та прикордонних загонів.

Плата за використання сервісу, яку будуть здійснювати суб'єкти господарювання незалежно від типу підприємства (великі, середні, малі, мікро) у кілька разів менша за витрати, які вони несуть у зв'язку з чергами перед автомобільними пунктами пропуску.

## **VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

Порядок реалізації пілотного проєкту, який затверджується проєктом постанови передбачає час його проведення до 31 грудня 2023 року.

Трирічний період реалізації пілотного періоду необхідний для:

1) неодноразового відпрацювання повного річного циклу функціонування системи управління чергами, оскільки на ритмічність роботи АПП впливають події упродовж календарного року;

2) створення перед АПП інфраструктури зон очікування для всіх типів автомобільного транспорту (особисті автомобілі, автобуси, мікроавтобуси). Період створення такої інфраструктури складає 1,5 – 2 роки: починаючи від процедури землевідведення, проєктування, будівництва та введення в експлуатацію об'єктів архітектури, незалежно від форми власності суб'єкта господарювання;

3) підготовки та внесення змін до національного законодавства у продовж 2023 року, з метою започаткування функціонування системи управління чергами у 2024 році у звичному, а не пілотному режимі.

## **VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Виходячи з цілей державного регулювання, визначеної у другому розділі аналізу регуляторного впливу, для відстеження результативності цього регуляторного акта обрано такі показники:

1. Забезпечення прогнозованого часу перетину кордону:

1.1. Частка ТЗ, що перетнула кордон у попередньо заборонований час, складає не менше 80 відс.;

1.2. Час очікування ТЗ у живій черзі при звичних обставинах функціонування АПП складає не більше 24 годин.

1.3. Інформування користувача про його місце в живій черзі та орієнтовний час виклику ТЗ до АПП для перетину кордону – 100 відс.

1.4. Інформування про зміну попередньо заброньованого часу виклику ТЗ до АПП для перетину кордону у зв'язку з виникненням форс-мажорних обставин його функціонування – 100 відсотків.

2. Розмір надходжень до спеціального фонду державного бюджету, загального фонду державного бюджету та місцевих бюджетів:

2.1. Показники надходжень до спеціального фонду державного бюджету 40 відс. фіксованого платежу від 100 відс. вантажних транспортних засобів, що виїхали з території України через визначений АПП.

2.2. Показники надходжень до державного та місцевих бюджетів від діяльності суб'єктів господарювання, до яких надходить 60 відс. фіксованого платежу від 100 відс. вантажних транспортних засобів, що виїхали з території України через визначений АПП.

3. Економія видатків користувачів сервісу на перетин кордону одного ТЗ – не менше ніж на 30 відсотків.

4. Пожвавлення господарської діяльності прикордонних територій:

4.1. Кількість створених суб'єктами господарювання робочих місць для забезпечення функціонування системи управління чергами перед АПП – не менше 8.

4.2. Початок функціонування нової чи відновлення функціонування існуючих об'єктів інфраструктури перед АПП – не менше 1.

5. Зменшення видатків на утримання дорожньої мережі перед АПП на 50 відс.

6. Зменшення випадків адміністративних та кримінальних правопорушень, пов'язаних з чергами автомобілів перед АПП, – не менше ніж на 50 відс.

7. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання з основних положень регуляторного акта – високий.

Проект акту та аналіз регуляторного впливу акта розміщено на офіційному веб-порталі Закарпатської обласної державної адміністрації в мережі Інтернет для отримання пропозицій та зауважень громадськості.

Після прийняття акт буде оприлюднено у засобах масової інформації та офіційних веб-сайтах суб'єктів реалізації пілотного проекту в мережі Інтернет.

## **ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта**

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюється до дня набрання ним чинності шляхом збору пропозицій і зауважень до проекту постанови та їх аналізу.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через один рік з дня набрання ним чинності шляхом порівняння результативності показників, визначених під час базового відстеження.

Періодичне відстеження буде здійснено через рік, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності шляхом порівняння показників із аналогічними показниками, що встановлені під час повторного відстеження.

У разі виявлення нерегульованих та проблемних моментів шляхом проведення аналізу показників дії цього акта, ці моменти буде виправлено внесенням відповідних змін.

Метод проведення відстеження результативності – статистичний та шляхом опитування сукупності респондентів в усній та письмовій формі.

Вид даних, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності – статистичні, опитування.

Для відстеження результативності, будуть використовуватися дані, отримані за результатами здійсненого опитування, проведених залученими науковими установами й експертами у сфері транскордонного співробітництва, економіки та юриспруденції, відповідно до положень порядку проведення пілотного проєкту.

**Голова обласної державної адміністрації**

**Олексій ПЕТРОВ**

\_\_\_\_\_ 2020р.